

## Trabajo Fin de Grado

Accesibilidad y movilidad en el municipio de  
Aínsa-Sobrarbe. Perspectiva social y de  
comunicación con la Administración Local.

Accessibility and mobility in the municipality of  
Aínsa-Sobrarbe. Social perspective and  
communication with the Local Administration.

Autora

Evelyn Gabal Montoya

Directora

María Victoria Sanagustín Fons

Facultad de Empresa y Gestión Pública

CURSO 2018- 2019

**ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE AÍNSA-SOBRARBE. PERSPECTIVA SOCIAL Y DE COMUNICACIÓN CON LA ADMINISTRACIÓN LOCAL.**

**ACCESSIBILITY AND MOBILITY IN THE MUNICIPALITY OF AÍNSA-SOBRARBE. SOCIAL PERSPECTIVE AND COMMUNICATION WITH THE LOCAL ADMINISTRATION.**

**Autora: Evelyn Gabal Montoya**

**Directora: María Victoria Sanagustín Fons**

**GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

Resumen.

La Administración como gestor de servicios públicos no siempre tiene la perspectiva real de las problemáticas del ciudadano. La accesibilidad y libre desplazamiento son dos elementos fundamentales para aquellos con diversidad funcional por razones de movilidad. Aínsa es uno de los municipios más bonitos de España, reconocido internacionalmente. Los gestores públicos de este pueblo deberían de adelantarse a los problemas no solo de los ciudadanos del municipio sino de aquellos turistas que deciden que Aínsa sea su lugar de vacaciones.

El presente estudio tiene como finalidad valorar la percepción social, de residentes y turistas, sobre la accesibilidad y movilidad en Aínsa. Para la erradicación de las barreras existentes, las vías alternativas para solucionar el problema, la oferta de un turismo accesible, así como la propuesta de un plan de sensibilización y formación sobre el tema a la población habitante de dicha localidad. Todo ello desde una perspectiva integradora y una triangulación metodológica.

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE AÍNSA-SOBRARBE.  
PERSPECTIVA SOCIAL Y DE COMUNICACIÓN CON LA ADMINISTRACIÓN LOCAL.

Abstract.

The Administration as a public services manager does not always have the real perspective of citizen issues. Accessibility and free movement are two fundamental elements for those with functional diversity for mobility reasons. Aínsa is one of the most beautiful municipalities in Spain, recognized internationally. The public managers of this town should anticipate the problems not only of the citizens of the municipality but of those tourists who decide that Aínsa will be their vacation destination.

The purpose of this study is to assess the social perception of residents and tourists about accessibility and mobility in Aínsa. For the eradication of the existing barriers, the alternative ways to solve the problem, the offer of an accessible tourism, as well as the proposal of a plan of sensitization and training on the subject to the population living in said locality. All this from an integrative perspective and a methodological triangulation.

## 0. ÍNDICE

<b>1.- PRESENTACIÓN/ INTRODUCCIÓN DEL TRABAJO.....</b>	<b>3</b>
<b>2.- JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>3.- OBJETIVOS.....</b>	<b>5</b>
<b>4.- DESARROLLO.....</b>	<b>6</b>
4.1.- MARCO TEÓRICO.....	6
4.2.- MARCO NORMATIVO.....	9
4.3.- METODOLOGÍA.....	18
4.3.1.- Diseño y población de estudio.....	18
4.3.2.- Procedimiento.....	18
4.3.3.- Variables.....	19
4.3.4.- Instrumento.....	20
4.3.5.- Análisis estadístico.....	20
4.4.- RESULTADOS.....	20
4.4.1.- Análisis descriptivo.....	20
4.4.2.- Análisis bivariado.....	24
4.4.3.- Análisis de las preguntas abiertas.....	28
A) Bloque 1: Acceso y libertad de movimiento en establecimientos privados: tiendas, hoteles, restaurantes, bares.....	28
B) Bloque 2: Transporte adaptado para las personas con discapacidad física y comportamiento de los conductores.....	29
C) Bloque 3: Mejorar la accesibilidad de Aínsa y ocio de las personas con discapacidad física.....	31
D) Bloque 4: Suprimir las barreras arquitectónicas.....	33

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE AÍNSA-SOBRARBE.  
PERSPECTIVA SOCIAL Y DE COMUNICACIÓN CON LA ADMINISTRACIÓN LOCAL.

E) Bloque 5: Comunicación con las familias y la Administración Local.....	33
<b>5.- CONCLUSIONES.....</b>	<b>37</b>
<b>6.- BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>39</b>
<b>7.- ANEXOS.....</b>	<b>44</b>
• Anexo I Encuesta.....	44
• Anexo II Acceso a establecimientos privados.....	49
• Anexo III Coches obstruyendo el libre desplazamiento.....	51
• Anexo IV Acceso al Casco Antiguo.....	52
• Anexo V Itinerarios accesibles.....	53
• Anexo VI Barreras arquitectónicas.....	54
• Anexo VII Deterioros en el pavimento.....	55

## 1. PRESENTACIÓN/INTRODUCCIÓN DEL TRABAJO

El estudio realizado es de corte bitransversal, se ha realizado durante el otoño de 2016, y verano de 2019 en el municipio de Aínsa - Sobrarbe (Huesca), que tiene censados a fecha de 2018 un total de 2151, siendo 1084 hombres y 1067 mujeres.

Se ha llevado a cabo durante diferentes periodos debido a los diversos premios que le han sido otorgados al municipio, en marzo de 2015 se le concedió el premio por ser “Uno de los Pueblos más Bonitos de España” y en septiembre de 2018 fue catalogado como “Capital del Turismo Rural 2018”.

En él se analizará la accesibilidad de los discapacitados físicos o con dificultad de movilidad y la percepción social al respecto.

Respecto a las limitaciones y consideraciones de esta investigación, conviene señalar que el grado de sensibilidad respecto a estos problemas no es muy grande. Existe una voluntad política que queda generalmente en los programas electorales, pero que mientras no se palpa la repercusión de estas dificultades en los votos municipales o regionales, no se toma el problema en serio.

El turismo accesible es una tendencia actual, principalmente en destinos diversos, pero también de interior y se consolida dicha tendencia con ofertas específicas para este tipo de colectivos y que puede suponer un revulsivo para el pueblo y la comarca, así como la desestacionalización del turismo.

Las ventajas del turismo accesible son numerosas. La principal es que son muy rentables. *“Los turistas con movilidad reducida y/o con discapacidad son clientes altamente rentables porque generalmente realizan un mayor gasto (el gasto medio por viajero con movilidad reducida y/o con discapacidad es de 82,30 euros al día, mientras que el gasto medio por viajero sin discapacidad es de 46,05 euros por día), contratan paquetes turísticos y no viajan solos. Es un cliente altamente rentable deseoso de que contemos con él en las previsiones y en los programas de marketing.”* (Huertas Marchal, y otros, 2008)

Diversos estudios (Rodríguez-Porrero y Gil González, 2014; Huete García, 2008) señalan la importancia que posee implantar medidas de accesibilidad en las ciudades y

pueblos dado que son muchas las personas que poseen dificultades e incluso discapacidad y, son muchos también, los que potencialmente pueden padecerlo.

## **2. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

Con este estudio se quiere conseguir que la sociedad en general, se sensibilice con este problema social y contribuyan a mejorar la situación de la accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad física.

Los directamente beneficiados serían las personas discapacitadas o con dificultad de movilidad, ya que, si se realizaran las mejoras, podrían entrar, permanecer, y recorrer Aínsa con seguridad, comodidad y una mayor autonomía. Pero de forma indirecta también serían beneficiados los cuidadores, familias y entorno social.

Sería muy interesante que se implicara el mayor número de habitantes posible en la problemática, ya que, potencialmente, todos podemos ser algún día o padecer algún tipo de discapacidad física.

Como consecuencia de este trabajo de investigación se podría promover un plan de sensibilización y formación a diferentes colectivos sociales, económicos y políticos de la zona de Aínsa: comerciantes, hosteleros, empresarios, etc. Con el doble objetivo de generar masa crítica respecto a la accesibilidad *per se* y a la oportunidad de ofrecer un turismo accesible. Dado que Aínsa a lo largo de los últimos 15 años es una población turística (Comisión Informativa de Desarrollo y Ordenación del Territorio, 2016) interesa facilitar el acceso a sitios turísticos a las personas con discapacidad física.

Se han identificado los informantes relevantes para la realización de este estudio por su repercusión en la accesibilidad y movilidad en el entorno de Aínsa, los principales son:

1. Instituciones públicas (municipio y la comarca).
2. Asociaciones de personas discapacitadas.
3. Asociaciones empresariales, hoteleras y hosteleras.
4. Personas con discapacidad física del pueblo.
5. Habitantes del pueblo.

6. Toda la sociedad en su conjunto implicada (escuela, instituto...).

7. Turistas.

### **3. OBJETIVOS**

#### **Objetivo general:**

- Analizar la percepción social, de residentes y turistas, sobre la situación de accesibilidad y movilidad en el pueblo de Aínsa.

#### **Objetivos específicos:**

- Conocer las experiencias relacionales de las personas con dependencia física con su entorno social y familiar en el municipio de Aínsa.
- Describir la postura de los residentes en lo que respecta a las barreras arquitectónicas en la villa de Aínsa.
- Profundizar en la percepción social de los turistas en relación a la movilidad y accesibilidad en Aínsa.
- Valorar la comunicación y las experiencias vividas de los residentes y turistas con la Administración Local de Aínsa.

Se pretende con este estudio practicar una doble sensibilización. Por un lado, recordar y potenciar la obligación de mejorar la accesibilidad y movilidad y la supresión de barreras arquitectónicas dependientes de organismos públicos (de acuerdo a la normativa vigente y a las disconformidades de los usuarios) y por otro lado, sugerir e incentivar a otros órganos de la vida social y pública como son los establecimientos de hostelería, mercados y otros la necesidad de favorecer un entorno seguro y cercano para los dependientes físicos y personar con movilidad reducida, sus familias, cuidadores y demás acompañantes.

El estudio se enmarcaría en la línea estratégica planteada de innovación social e institucional en España porque destaca la participación ciudadana en la mejora del entorno, competencia de la Administración.



El presente estudio se divide en los siguientes apartados: una primera parte en la que se realiza una introducción en la que se fijan la justificación del estudio, los objetivos y la trascendencia del mismo. Seguidamente, se plantea un apartado de desarrollo en el que se plantea el marco teórico en el que se lleva a cabo una revisión de la literatura; un marco normativo en el que destaca el marco constitucional español, marco legislativo y reglamentario y el marco normativo autonómico; una metodología en la que se explican las diferentes técnicas de investigación que han sido usadas y unos resultados porcentuales de las encuestas y para finalizar, unas conclusiones.

## **4. DESARROLLO**

### **4.1. MARCO TEÓRICO**

Es una evidencia que tanto nuestros pueblos como ciudades españolas no son, en general, accesibles. Hasta hace muy pocos años, no se ha tenido en cuenta la accesibilidad y se han tenido en el olvido todas esas personas que tienen dificultades en su movilidad, entre otras. Pese a que estos últimos años se está avanzando, todavía queda mucho por mejorar para llegar a conseguir que estas personas puedan desplazarse sin ningún tipo de limitación.

Para que una persona con discapacidad física pueda moverse libremente han de suprimirse todas las barreras arquitectónicas, ya que supone una limitación en el ejercicio de sus derechos como un ciudadano más.

La accesibilidad es una cualidad que produce el acceso para cualquier persona, incluso para aquellas que tengan limitaciones en la movilidad, en la comunicación o el entendimiento; pueda llegar a un lugar, objeto o servicio.

La podemos relacionar con los siguientes términos:

- Accesibilidad arquitectónica: referida a edificios públicos y privados.
- Accesibilidad urbanística: referida al medio urbano o físico.
- Accesibilidad en el transporte: referida a los medios de transportes públicos.

Cuando nos referimos a la percepción de los visitantes nos referimos al turismo que tal y como dice la Organización Mundial del Turismo (OMT) es: *“un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se*

*encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales”.*

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la discapacidad es un “*término que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas, y las restricciones de participación son problemas para participar en situaciones vitales*”.

Por consiguiente, la diversidad funcional por razones de movilidad es un fenómeno complejo que refleja una interacción entre las características del organismo humano y las características de la sociedad en la que vive.

Por lo tanto, podemos diferenciar varios tipos de discapacitados:

- Los discapacitados permanentes.
- Los discapacitados temporales, entre los que se incluyen las personas enyesadas entre otros.
- Las personas que potencialmente pueden padecer una discapacidad física.

La expresión «persona con discapacidad» deriva del modelo social de la discapacidad, que sitúa en primer lugar a la persona y manifiesta que la persona tiene discapacidad (una característica de la persona, entre muchas otras). Desde esta percepción, la discapacidad queda definida por la relación de la persona con las barreras que le introduce el entorno. Esta terminología está sujeta por la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y las mismas personas con discapacidad participaron en su formulación.

Por otro lado, hablar de «capacidades diferentes» es un eufemismo que no considera la diversidad, ya que, al fin y al cabo, todas las personas poseemos capacidades diferentes. El concepto deriva de una campaña electoral mexicana y carece de sustento académico o de reconocimiento entre las organizaciones de la sociedad civil especializadas.

Actualmente, entre colectivos de personas con discapacidad se ha propuesto la utilización de otras expresiones.

- Persona con diversidad funcional: Enfatiza en la diversidad de la sociedad y en el hecho de que la persona funciona de una manera diferente a la mayoría y que por eso necesita adaptaciones específicas para ciertas tareas cotidianas.
- Persona en situación de discapacidad: Enfatiza en el hecho de que la discapacidad resulta de una situación del entorno y no de una conjetura carencia de la persona.

La desmedicalización, la desinstitucionalización y la transversalidad, son elementos integrantes de los modelos más usados para la categorización de los individuos con diversidad funcional (modelo de prescindencia, modelo rehabilitador y modelo social) lo que aporta de novedad y por tanto de empoderamiento y evolución el modelo actual, modelo biopsicosocial, es el valor de la diversidad, la participación activa y la aceptación social con dignidad de las personas con diversidad funcional.

La diversidad funcional actual llama al orden la validez de todas las funcionalidades y remarca que el motivo de que alguna limitación no permita realizar una vida independiente no se encuentra en la persona y su diversidad, sino en el entorno que trae barreras a las funcionalidades diversas.

El problema persona-entorno es en sí una disyuntiva entre la diversidad del ser y su intento por una estandarización y la misma situación en relación al entorno. Al intentar enmarcar una identidad normal tanto del individuo como de su contexto es cuando aparecen los problemas inherentes a la adaptación.

La visión actual de la diversidad funcional se centra en la potenciación de la autonomía de estas personas. La autonomía desde el punto de vista del modelo médico se basa únicamente en la realización o no de las actividades de la vida diaria con o sin ayuda. Pero esta autonomía de una persona con diversidad funcional debe de ir más allá, no solo la realización de actividades de la vida diaria sino una participación social sin la cual una persona no podría ser considerada autónoma.

En síntesis, el contexto y el entorno son los generadores de la dependencia, y no la situación biopsicosocial de la persona con diversidad funcional. La autonomía personal sólo podría entenderse desde las relaciones sociales por su interdependencia con el medio y el ser.

No hay duda alguna de que la perspectiva de la diversidad funcional física, sensorial, de desarrollo o intelectual influye en el devenir de la vida de la persona y el trato de la sociedad hacia la misma; el cambio integrativo del prisma desde una problemática de la disfunción a una inclusión de la diversidad, que en muchos casos es enriquecedora para todos.

Para llevar a cabo la investigación se ha llevado a cabo una revisión documental previa sobre la que se asienta la información de partida del estudio. Todos los contenidos existentes han aportado un mayor conocimiento sobre la accesibilidad. En esta investigación adoptamos el término de personas con diversidad funcional y limitaciones en la movilidad siguiendo a (Ferreira, 2010; Palacios, 2006; Románach, 2005; Toboso, 2010) porque consideramos que implica un cambio en las actitudes y políticas en relación con estas personas.

Algunas de las principales fuentes revisadas han sido:

- Libro Verde: La Accesibilidad en España.
- La movilidad geográfica de las personas con discapacidad y la accesibilidad de las rutas de trabajo.
- Revista española de discapacidad.
- Manual para un entorno accesible.
- La accesibilidad hacia la plena integración social del discapacitado en el entorno urbano y natural.
- Turismo para todos.
- Estudio de turismo accesible para discapacitados motrices en la ciudad de Cuenca.

#### **4.2. MARCO NORMATIVO**

En esta investigación nos interesa conocer las diferentes leyes y normas tanto de carácter estatal como autonómico que regulan el tema de la accesibilidad en sus diferentes formas. En este apartado se describen las principales normativas sobre el tema en cuestión.

## **Marco Constitucional español**

El marco constitucional de la accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados se compone en dos perspectivas.

Por un lado, se determina el contexto constitucional de la propia discapacidad de determinados colectivos, entre los que se hallan los siguientes preceptos constitucionales:

- El artículo 9.2 CE del Título preliminar: establece que los poderes públicos tienen que fomentar las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas, removiendo los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitando la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.
- El artículo 10.1 CE del Título I: reconoce como derecho fundamental la dignidad de la persona, los derechos inviolables que le son inherentes, el libre desarrollo de la personalidad, el respeto a la Ley y a los derechos de los demás y declara que todos ellos son fundamento del orden político y de la paz social.
- El artículo 14 CE del Título I del Capítulo segundo de los Derechos y Libertades: declara que “Los españoles son iguales ante la Ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social”.
- El artículo 49 CE del Título I del Capítulo tercero de los Principios rectores de la política social y económica: ruega a todos los poderes públicos que elaboren una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, prestándoles la atención especializada que requieran y amparándoles fundamentalmente por el disfrute de los derechos que el Título I de la Constitución concede a todos los ciudadanos.

Por otro lado, se constituye el reparto competencial en la materia:

- El artículo 148 CE del Título VIII del Capítulo tercero de las Comunidades Autónomas, otorga a las Comunidades Autónomas competencias exclusivas en un buen número de materias cuya incidencia en la accesibilidad y no discriminación es evidente. Asimismo, las Comunidades Autónomas han utilizado sus competencias en materias como la ordenación del territorio, el

urbanismo, la vivienda, o el transporte, para dictar normas con contenidos directamente relacionados con aquéllas. Además, les compete la tarea de complementar o terminar de delimitar el ámbito normativo de las condiciones básicas que garanticen la igualdad y límites.

- El artículo 149.1.1ª CE del Título VIII del Capítulo tercero de las Comunidades Autónomas, en el que al Estado se le reconoce competencia exclusiva para regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, entre los que se encuentra la igualdad como toda ausencia de discriminación, directa o indirecta, que pueda tener causa en la discapacidad; por lo que tendrán que tomar medidas de acción positiva que eviten o compensen las desventajas de cualquier persona con discapacidad para participar plenamente en la vida política, económica, cultural y social del país.

### **Marco legislativo y reglamentario estatal**

Se han aprobado sucesiva y cronológicamente, normas centrándose de alguna manera en aspectos relacionados con la accesibilidad y no discriminación. Seguidamente, se exponen por orden cronológico:

- **Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos (LISMI) (derogada actualmente por la Ley 26/2011 y el RDL 1/2013, de 29 de noviembre).**

En el artículo 1 se dispone que: *“Los principios que inspiran la presente Ley se fundamentan en los derechos que el artículo 49 de la Constitución reconoce, en razón a la dignidad que les es propia, a los disminuidos en sus capacidades físicas, psíquicas o sensoriales para su completa realización personal y su total integración social, y a los disminuidos profundos para la asistencia y tutela necesarias”.*

En ella se recogen medidas para facilitar la movilidad y accesibilidad. Uno de los aspectos más relevantes fue la obligación por parte de las empresas públicas y privadas que empleasen a más de 50 trabajadores, de contratar a un número de trabajadores minusválidos no inferior al 2%.

- **Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación (LOE). (derogada actualmente por la Ley 9/2014 y Ley 20/2015).**

Considera que la accesibilidad es uno de los requisitos básicos que tienen que reunir los edificios.

- **Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad (LIONDAU). (derogada actualmente por la Ley 26/2011).**

Supuso un “*cambio de enfoque en la forma de abordar la equiparación de derechos de estas personas dentro de la sociedad. Por primera vez una ley reconoce que las desventajas de las personas con discapacidad, más que en sus propias dificultades personales, tienen su origen en los obstáculos y condiciones limitativas que impone una sociedad concebida con arreglo a un patrón de persona sin discapacidad. Y, en consecuencia, plantea la necesidad y obligatoriedad de diseñar y poner en marcha estrategias de intervención que operen simultáneamente sobre las condiciones personales y sobre las condiciones ambientales*”.

Tal reconocimiento propició el diseño y puesta en marcha de nuevas estrategias de intervención, teniendo como fin establecer medidas para asegurar el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad desde un triple aspecto: la no discriminación, la acción positiva y la accesibilidad universal.

- **Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia. (derogada actualmente por el RD-L 20/2012).**

En esta Ley se regulan las condiciones básicas de promoción de la autonomía personal y de atención a las personas en situación de dependencia en base a la creación de un Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia [SAAD], con la cooperación y participación de todas las Administraciones Públicas.

- **Ley 49/2007, de 26 de diciembre, por la que se establece el régimen de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. (derogada actualmente por la Ley 26/2011).**

Se dictó para complementar y desarrollar a la LIONDAU.

- **Ley 56/2007, de 28 de diciembre, de medidas de impulso de la sociedad de la información.**

En ella se incluyen importantes medidas sobre accesibilidad de las nuevas tecnologías de la sociedad de la información.

- **Ley 27/2007, de 23 de octubre, por la que se reconocen las lenguas de signos españolas y se regulan los medios de apoyo a la comunicación para las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordo-ciegas.**

A parte de la normativa con rango de ley, también se ha desarrollado una gran parte reglamentaria. A continuación, se exponen los siguientes Reales Decretos:

- **Real Decreto 1414/2006, de 1 de diciembre, por el que se determina la consideración de persona con discapacidad a los efectos de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad.**

Unificó los criterios en relación a la forma de acreditar las minusvalías.

- **Real Decreto 1417/2006, de 1 de diciembre, por el que se establece el sistema arbitral para la resolución de quejas y reclamaciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad por razón de discapacidad.**

Se estableció un sistema específico de defensa de los intereses de las personas con discapacidad, para disminuir conflictos sin necesidad de acudir a la vía judicial. Asimismo, se crearon las Juntas Arbitrales en la Administración General del Estado y en las Comunidades Autónomas.

Así quedan recogidas las quejas y reclamaciones de las personas con diversidad funcional en las siguientes materias:

- Telecomunicaciones y sociedad de la información.
- Espacios públicos urbanizados, infraestructuras y edificación.
- Transportes.



- Bienes muebles e inmuebles; productos; servicios; actividades o funciones; comercializados por las personas físicas o jurídicas; individuales o colectivas; profesionales o titulares de establecimientos públicos o privados, fijos o ambulantes, en régimen de derecho privado.
- Relaciones con las Administraciones Públicas en el ámbito del Derecho Privado.
- **Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.**

Su Disposición final cuarta estableció que las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y utilización de los espacios públicos urbanizados se desarrollarían en un documento técnico que debería aprobarse mediante Orden del Ministerio de Vivienda.

- **Real Decreto 1494/2007, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.**
- **Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.**

Consideran ambas que la accesibilidad no sólo es un aspecto de la acción social o de los servicios sociales, sino un presupuesto esencial para el ejercicio de derechos fundamentales que asisten a los ciudadanos con discapacidad.

- **Real Decreto 1855/2009, de 4 de diciembre, por el que se regula el Consejo Nacional de Discapacidad.**

Con la creación del Consejo Nacional de la Discapacidad mediante Real Decreto 1865/2004, de 6 de septiembre en 2004, se dio un impulso decisivo al principio de diálogo civil establecido en la LIONDAU, si bien más adelante se puso de manifiesto la necesidad de introducir algunas modificaciones en aspectos de atribución de nuevas

competencias y de funcionamiento, con el fin de garantizar sus funciones y el desarrollo de sus sesiones, tanto en el Pleno como en Comisión, agilizando su funcionamiento interno. Dicho objetivo quedó cubierto con el RD 1855/2009.

- **Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación (CTE), de 17 de marzo de 2006, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.**

Con el Real Decreto analizado se amplían las medidas sobre seguridad de utilización que ya regulaba el CTE y se tiene en cuenta, de manera particular, el uso de instalaciones, edificios y locales por parte de personas discapacitadas. Tales medidas afectan a elementos arquitectónicos de todo tipo, como serían escaleras, desniveles, rampas, ascensores, iluminación mínima o reducción del riesgo de atrapamiento.

Además, el principio de “accesibilidad para todos” aumenta significativamente el número de colectivos beneficiados por las novedades introducidas en el CTE. En efecto, queda referido a personas que se desplazan en silla de ruedas o con movilidad reducida, pero también a invidentes, ciudadanos con discapacidad auditiva o cognitiva o personas mayores, por poner algunos ejemplos.

Entre las medidas específicas que incorpora, se citan a continuación, las siguientes:

- Condiciones de las viviendas para personas con discapacidad auditiva, plazas reservadas en locales o en espectáculos o sistemas de bucle de inducción magnética en taquillas o mostradores de información.
- Puntos de llamada y atención accesible en edificios públicos.
- Contrastes visuales para las personas con alguna discapacidad visual.
- Pavimentos táctiles en la señalización de elementos potencialmente peligrosos, como arranques de escaleras o desniveles, en itinerarios de las vías públicas o en los puntos de atención accesible en edificios públicos.
- Señalización de alerta en las salidas de vehículos de aparcamientos públicos.

### **Marco normativo autonómico**

Además de la normativa estatal, se han llevado a cabo Leyes y Decretos autonómicos, en Aragón concretamente los que se anuncian a continuación:

- **Ley 3/1997, de 7 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación.**
- **Decreto 19/1999, de 9 de febrero, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación, modificado por Decreto 108/2000, de 29 de mayo.**
- **Ley 5/2019, de 21 de marzo, de derechos y garantías de las personas con discapacidad en Aragón.**

La reciente Ley en la Comunidad Autónoma de Aragón posee los siguientes objetos:

- Garantizar y fomentar los derechos de las personas con discapacidad y de sus familias en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, incurriendo principalmente en los principios de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal (física, visual, auditiva y cognitiva) promoviendo la capacitación y el empoderamiento personal y social de las personas con discapacidad.
- Potenciar el desarrollo de una sociedad inclusiva y accesible que posibilite a las personas con discapacidad el pleno desarrollo de sus capacidades en igualdad de oportunidades con el resto de la ciudadanía.
- Asegurar el carácter transversal, participativo e intersectorial de las actuaciones públicas de atención a las personas con discapacidad.
- Instaurar el régimen sancionador autonómico en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

## Características detalladas en la normativa de Aragón

- **Características del itinerario peatonal.**

El primer aspecto a considerar, respecto a la accesibilidad en las vías y espacios públicos es, el dimensionamiento del ámbito de paso del itinerario peatonal.

En todas las Comunidades Autónomas, la altura libre de obstáculos oscilan entre valores entre 2,10m y 2,20m, y en Aragón el ancho de paso mínimo de los itinerarios peatonales accesibles es de 1m.

- **Cruces en el itinerario.**

- **Pasos y vados peatonales:** El ancho de paso mínimo para los vados peatonales es de 1,50m, y el ancho de paso mínimo del itinerario peatonal (excepciones puntuales) es de 1m.
- **Isletas:** Dimensión mínima de 1,20 m largo.
- **Escaleras:** No se especifica el nº máx. de peldaños por tramo (m), el ancho de paso mínimo (cm) es de 1,20; la contra-huella máxima (cm) tiene un máx. 18,5 y un mínimo de 13; dimensión de huella: un máximo de 36 y un mínimo de 27.
- **Rampas:** Tienen que tener espacios exteriores con una pendiente de 8% y han de ser adecuadas para su uso de sillas de ruedas con un 6% de pendiente.
- **Ascensores:** el ancho mínimo de la puerta tiene que ser de 0,80; la dimensión de cabina (fondo x ancho, m) de 1,40 x 1,10; tiene que haber pasamanos cabina (altura, m) de (0,75-0,90), botonera braille a una altura de <1,40; no especifica si han de tener señal acústica y el diámetro de espera del ascensor 1,50m.

- **Características del mobiliario urbano.**

- Altura elementos manipulables: 1,00-1,40 m.
- Ancho de paso mínimo libre de mobiliario: n.d.
- Elementos de mobiliario alineados: Sí.
- Saliente máximo permitido en el ámbito de paso: 30 cm.

- **Plazas de aparcamiento reservadas.**

Se reservan de cada 40 plazas, una para personas con discapacidad.

### **4.3. METODOLOGIA**

#### **4.3.1. Diseño y población de estudio**

El proyecto se ha realizado a partir de la combinación de estrategias metodológicas de investigación cualitativas y cuantitativas, por tanto, los métodos utilizados responden a una triangulación intermétodo cuanti-cuali.

Los criterios de inclusión para ser miembro de la muestra aleatoria del estudio fueron:

- Ser mayor de 16 años.
- Estar en la parte del casco histórico de la villa de Aínsa durante los dos momentos de recogida de datos o entrar en el link compartido en las redes sociales.
- Comprender las instrucciones del cuestionario.
- Aceptar voluntariamente y anónimamente participar en el estudio.

#### **4.3.2. Procedimiento**

Para recoger la información se elaboró *ex profeso* una encuesta con preguntas tipo Likert, de respuesta múltiple, dicotómica y respuesta abierta. Se procedió a pasar esta encuesta en dos momentos temporalmente separados, uno en otoño del 2016 y la segunda en el verano del 2019; todo ello en la villa de Aínsa. La primera vez que se pasó la encuesta, ésta fue en formato papel pero la segunda vez y yendo de la mano de las nuevas tecnologías, se pasó en formato digital mediante una Smart Tablet (ver anexo I).

A destacar también que en el primer momento de la investigación solo se recogieron las respuestas de residentes en la villa, mientras que en el segundo momento se aceptaron respuestas de residentes y visitantes (indistintamente del tiempo de estancia en la villa).

El total de encuestados en 2016 fueron 54, y los encuestados en 2019 fueron 111, de los cuales, 52 visitantes y el resto residentes. Los lugares de origen de estos turistas son tanto de nivel autonómico (19), como del Estado Español (26), como del extranjero (7). De los cuales 102 (62%) son mujeres y 63 (38%) fueron hombres; la moda de edad fue de entre 36 y 65 años y el nivel académico más común era el de Estudios Secundarios (Bachiller/ Formación Profesional).

Se informó a los encuestados mediante una breve explicación el objetivo de este estudio, la necesidad de colaboración y la confidencialidad de los datos obtenidos; permitiendo, asimismo, la participación y voluntariedad, en igualdad de condiciones, de todos/as las personas encuestadas.

La cumplimentación del cuestionario se realizó después de esta breve presentación agradeciendo su participación y colaboración.

Hay que explicar que existe una diferencia entre la encuesta física y la última digital en el aspecto de participación ciudadana. Se creyó conveniente dar mayor relevancia al apartado de comunicación población-administración porque es una vía útil para valorar la realidad del entorno donde la Administración ejerce su gestión.

#### **4.3.3. Variables**

##### **Variables dependientes:**

- Accesibilidad y movilidad en Aínsa.

En esta variable se analizan los problemas de accesibilidad por causa de las barreras físicas aceras, pavimento y otras superficies gestionadas por la Administración Local; la accesibilidad a espacios privados mercados, tiendas; situaciones incívicas relacionadas con la accesibilidad y vehículos; movilidad y transporte adaptado de servicio público.

##### **Variables independientes que se analizarán:**

- Experiencia y conocimientos sobre la discapacidad.

Relaciones con personas con dependencia física en el entorno social y/o familiar.

- Actitud frente a las barreras arquitectónicas.

Postura frente a la accesibilidad de las personas con discapacidad física y a la supresión de barreras arquitectónicas; conducta frente a la inversión pública en materia de eliminación de barreras físicas.

- Participación ciudadana con la Administración.

Experiencias en la comunicación con la Administración Local.

- Datos sociodemográficos.

Edad, sexo, nivel de estudios académicos y lugar de residencia (por provincia dentro de la Comunidad Autónoma de Aragón y en el resto por Comunidades Autónomas y países).

#### **4.3.4. Instrumento**

La encuesta consta de una serie de ítems que se pueden englobar en:

- Experiencia y conocimientos sobre la discapacidad (Pregunta 1 y 2).
- Actitud frente a las barreras arquitectónicas (Pregunta 3, 4 y 5).
- La accesibilidad y movilidad en Aínsa (Pregunta 6, 7, 8, 9, 10 y 12).
- Participación ciudadana con la Administración (Pregunta 11 y 18).
- Datos sociodemográficos (Pregunta 13, 14, 15 y 16).
- Propuestas de mejora (Pregunta 17).

#### **4.3.5. Análisis estadístico**

Una vez cumplimentada la encuesta se procedió a codificar y tabular los datos que contenían las variables cualitativas que se describen con frecuencias y porcentajes (%).

### **4.4. RESULTADOS**

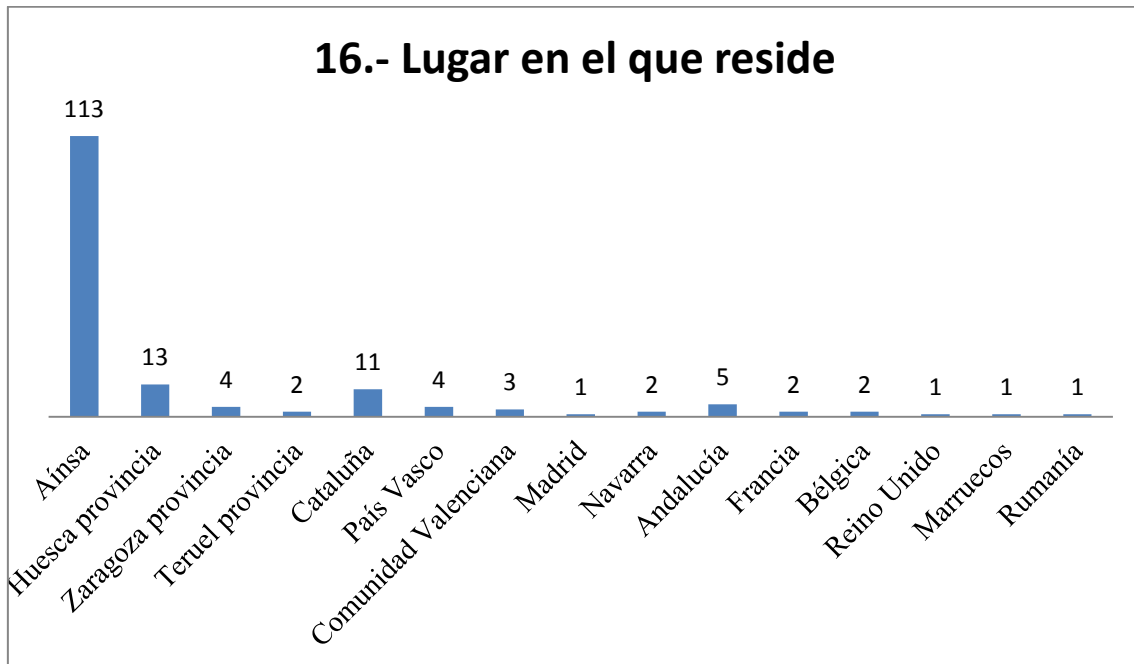
#### **4.4.1. Análisis descriptivo**

En relación a la edad los resultados obtenidos en las encuestas de ambos momentos han sido: 92 individuos (56%) tienen entre 36 y 65 años, 41 ciudadanos entre 18 y 35 años, 12 encuestados son menores de edad y el resto mayores de 65 años.

Respecto al nivel académico se desgranaron los resultados de: 47 personas han sido sin Estudios o Estudios primarios (28%), estudios secundarios poseían 89 habitantes (54%) y 29 individuos con estudios superiores 18%.

Como se ha descrito en la metodología, una de las variables a las que mayor peso se le ha dado es la residencia. Después de trabajar los datos podemos decir que 113 (68,48%) individuos son residentes de la villa de Aínsa, 13 individuos encuestados residían en municipios de la provincia de Huesca que no sea Aínsa, 4 de la provincia de Zaragoza y 2 de la provincia de Teruel. Posteriormente, los datos fueron agrupados por

Comunidades Autónomas recogiendo los siguientes datos: 11 personas de Cataluña, 4 de País Vasco, 3 de la Comunidad Valenciana, 1 de Madrid, 2 de Navarra y 5 de Andalucía. Y, finalmente por países: 2 de Francia, 2 de Bélgica, 1 de Reino Unido, 1 de Marruecos y 1 de Rumania.



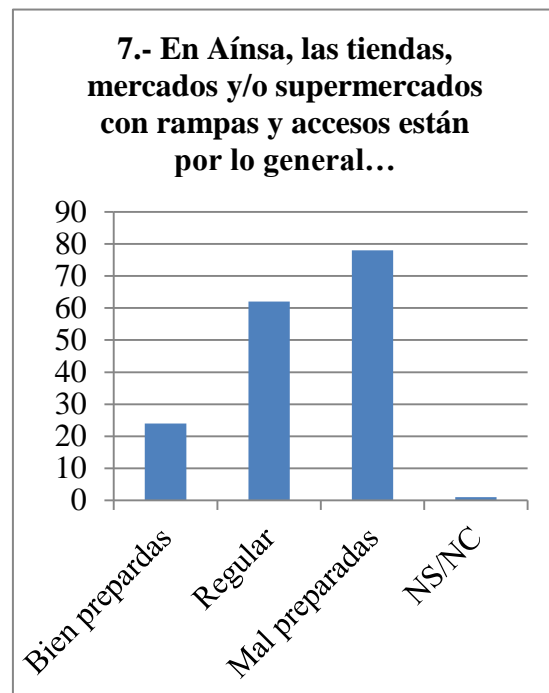
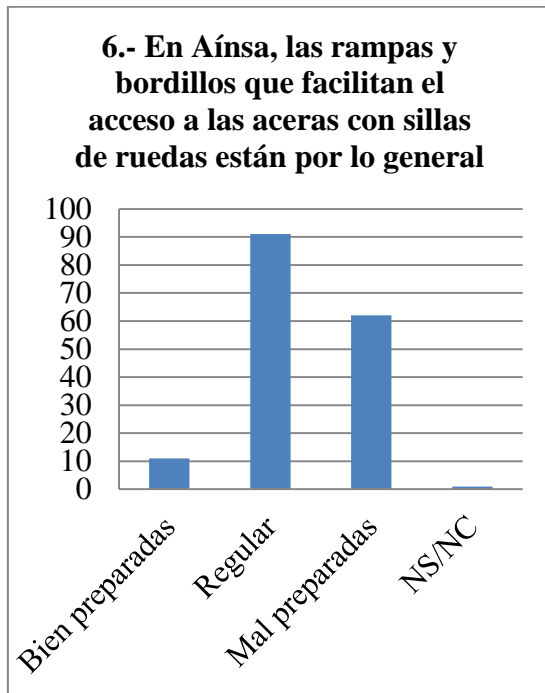
En relación a la experiencia y los conocimientos sobre la discapacidad el 87% de los encuestados o lo que es lo mismo, 143 individuos, conoce a alguien con discapacidad física, con movilidad reducida, u obligado a desplazarse con muletas y 52 analizados tiene a un familiar con discapacidad.

De la valoración de la actitud frente a las barreras arquitectónicas el 95% de la población se ha planteado en alguna ocasión qué es la accesibilidad y lo que implica la supresión de barreras arquitectónicas, y casi el 100% de los individuos cree que es importante que haya una buena accesibilidad para los discapacitados físicos. Por otro lado, la opinión que tienen sobre la necesidad de inversión para suprimir barreras físicas que dificulten la vida de las personas con discapacidad física es muy clarificadora. El 60% está muy de acuerdo en que debería dedicarse más dinero para suprimir estas barreras, y el 37% está bastante de acuerdo.

La accesibilidad y la movilidad en Aínsa se ha podido valorar desde diferentes aspectos. 91 individuos creen que en Aínsa las rampas y bordillos que facilitan el acceso a las



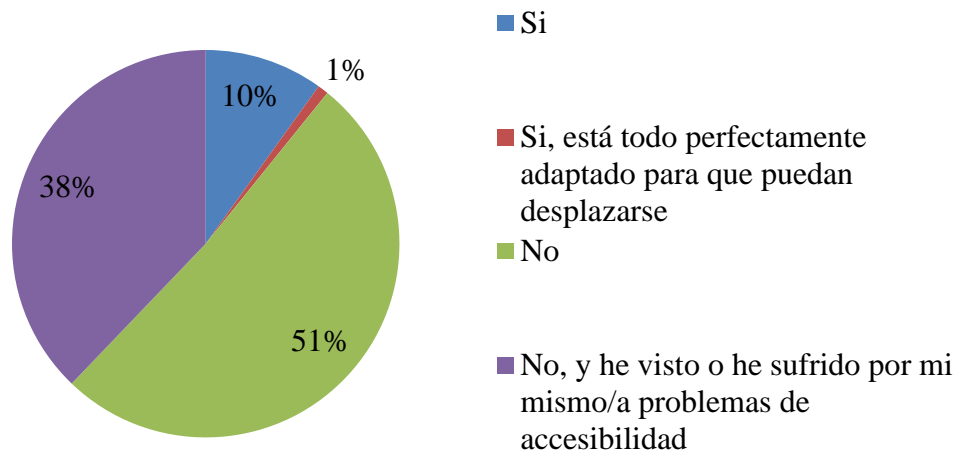
aceras con sillas de ruedan están por lo general regular y solo 11 creen que están bien preparadas. La misma valoración pero en tiendas, mercados o supermercados es más contundente aún 78 individuos creen que están mal preparados para el acceso a individuos con discapacidad física y 62 creen que están por lo general regular.



El 71% de los encuestados ha podido observar muchas veces como en Aínsa los coches molestan en su trayectoria (coches encima de las aceras, mal aparcados...). 93 individuos creen muy necesario que exista en el pueblo de Aínsa un taxi adaptado debido a que la mayoría de actividades de ocio se llevan a cabo en el casco antiguo pero el 44% lo considera necesario por lo que solo un 3% cree que es poco necesario.

El 89% de la población no cree que es posible acceder con facilidad a la zona histórica con más afluencia de turismo tanto para personas en sillas de ruedas como para gente con movilidad reducida. Y de ese porcentaje, más de la mitad ha visto o ha sufrido por sí mismo problemas de accesibilidad.

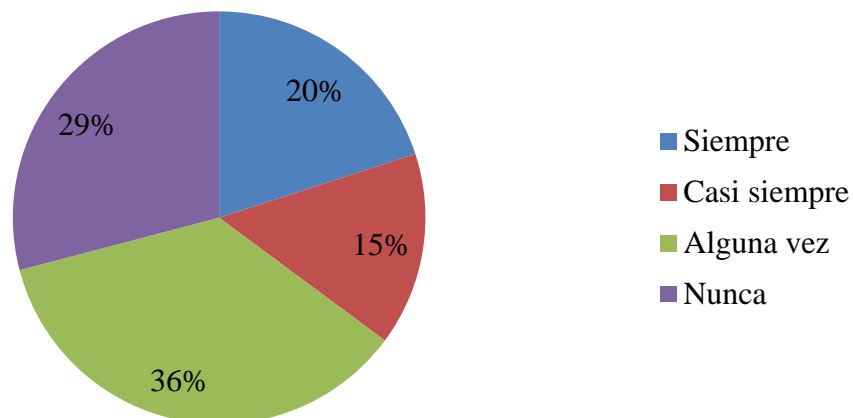
**10.- ¿Crees que es posible acceder con facilidad a la zona histórica con más afluencia de turismo tanto para personas en sillas de ruedas como para gente con movilidad reducida?**



De todos los encuestados, la inmensa mayoría, 148 individuos consideran que en Aínsa falta mucho por mejorar para que sea un lugar totalmente accesible para evitar problemas a la hora de desplazarse a las personas con discapacidad física.

Desde el punto de vista de la participación ciudadana con la Administración, 107 individuos de los encuestados, es decir, dos de cada tres, si detecta deficiencias respecto a la accesibilidad alguna vez o nunca lo comunicaría con el Ayuntamiento, solo el 20% de los encuestados siempre comunica carencias al respecto y un 15% casi siempre.

**11.- Si detecta deficiencias o carencias respecto a la accesibilidad, ¿lo comunicaría al Ayuntamiento?**



#### **4.4.2. Análisis bivariado**

Se pretenden trabajar los resultados desde cinco puntos de vista diferentes: el sexo, nivel académico, la edad, el entorno familiar y el lugar de residencia.

Aportar una perspectiva de género puede ser clarificadora para según qué resultados, el rol de género femenino con esa mayor empatía, sensibilidad hacia los problemas, el carácter cuidador y otros pueden facilitar la comprensión de los resultados.

Más del 11% de las mujeres encuestadas siempre ha observado coches que le molestaban en su trayecto frente a un porcentaje menor del 10% en sus compañeros varones. Esta sutil diferencia puede deberse a la sensibilidad y a la atención en los detalles más frecuente en el género femenino; pero no hay que olvidar que cerca de un 70% de los varones encuestados declara haber observado muchas veces esta problemática.

Más de la mitad de las mujeres del estudio considera muy necesario que exista un taxi adaptado en la villa de Aínsa, por su lado esto los hombres lo consideran en un 45%. En entornos rurales donde el transporte público es casi testimonial y donde el número de permisos de circulación es mayor en hombres que en mujeres, estas se ven obligadas a necesitar de servicio de taxis y si encima ellas son las que inminentemente son las que ejercen el cuidado de nuestros mayores, dependientes explica estos resultados. A destacar que entre ambos sexos menos del 4% del total creen poco necesario el servicio de un taxi adaptado en Aínsa.

Menos de 1 de cada 3 varones encuestados declara que el casco antiguo de la población no es accesible y lo ha sufrido por sí mismo, en cambio, más del 41% de las mujeres declara lo mismo. Como ya hemos dicho antes, el rol del cuidador es ejercido principalmente por mujeres, por eso ellas sufren en mayor número las consecuencias de una mala accesibilidad en el casco antiguo, tanto por su rol de cuidador como por la diferencia que hay entre la esperanza de vida entre sexos.

El 23% de las mujeres afirman ponerse en contacto siempre que poseen un problema con el Ayuntamiento frente a un 14% de los hombres del estudio. Ellos en más de un 31% nunca se han comunicado con el Ayuntamiento, esta misma situación solo la declaran un 27% de mujeres. El empoderamiento femenino es un hecho innegable en

estos últimos años pero hay que seguir luchando hasta alcanzar el cenit. La diferencia de reivindicación entre ellos y ellas, puede ser por la sensibilidad a los problemas y el uso de las vías comunicativas a disposición pero no hay que olvidar que casi uno de cada tres de los encuestados y encuestadas nunca se ponen en contacto con la Administración ante un problema de accesibilidad.

Todos los ciudadanos deberían tener la misma capacidad de aplicar sus derechos indistintamente de su formación o nivel académico. La Administración debe ser quien facilite el disfrute de estos derechos adecuando las vías de acceso a los mismos a toda la ciudadanía.

De los resultados obtenidos en la encuesta hasta el 40% de los encuestados sin estudios o con estudios primarios nunca se pondrían en contacto con la Administración ante un problema de accesibilidad. La discapacidad física no entiende de niveles formativos y la Administración debería plantearse canales comunicativos más sencillos y actualizados para conseguir un feedback de las políticas sociales.

La visión que puede tener un menor de edad, con toda su vida por delante en la que se marca metas a largo plazo y no se valora ciertas cosas, no es la misma que la de aquellos con una trayectoria vital más dilatada, con experiencias y situaciones vividas o viviéndolas muy diferentes a la de los primeros.

Los mayores de 65 años declaran en un 40% que las rampas y bordillos de las aceras de Aínsa están mal preparadas frente a un 25% de los menores de edad.

El 39% de los encuestados de entre 36 y 65 años cree que los establecimientos privados están mal preparados, este porcentaje aumenta hasta un 45% si nos fijamos en los mayores de 65 años.

El colectivo de edad que más ha sufrido los problemas de accesibilidad al casco antiguo de Aínsa es el de los mayores de 65 años con más de un 40% de afectados frente a menos de uno de cada cuatro de los otros tres cohortes de edad.

En relación con la comunicación de la Administración Pública hay dos extremos, aquellos que tienen más facilidad del uso de las vías de comunicación de la Administración pero no sufren los problemas de accesibilidad y aquellos que tienen más

problemas de accesibilidad pero tienen dificultad a la hora de mantener una conversación con el Ayuntamiento. Por eso el colectivo de los más jóvenes declara hasta en un 50% que nunca se pondría en contacto con el Ayuntamiento ante un problema de estas circunstancias; y el de los más mayores lo haría en un 45%. En los otros dos colectivos esta circunstancia solo la contemplan uno de cada tres como mucho; son estos los que en mayor volumen dicen que siempre se pondrían en contacto.

En relación a lo que queda por hacer para que Aínsa sea un municipio accesible para todos la edad no representa una variable significativa sino lo que destaca es la transversalidad, todos los grupos de edad creen en más de un 80% (los que menos) que falta mucho por hacer.

El tener un problema en tu círculo más íntimo te hace más sensible a los factores implicados en esa situación. Aquellas familias en las que algunos de sus miembros tiene algún tipo de dificultad para la movilidad, discapacidad física, prestan más atención al entorno, su accesibilidad y la seguridad para ellos y los suyos.

Más del 98% de los encuestados con familiares con discapacidad física creen que falta mucho por mejorar en relación con la accesibilidad en Aínsa. La Administración debería tomar nota de estos datos y de la problemática que viven estas familias para al menos planificar una solución.

Solo el 15% de los encuestados en los que los problemas de movilidad no afectan a su familia declara que siempre se pondría en contacto con el Ayuntamiento frente al 23% de los que en su entorno más próximo tienen personas con discapacidad física.

El 70% de la población más sensible a los problemas de movilidad creen que es muy necesario un taxi adaptado en Aínsa, en cambio, un 53% del otro grupo de encuestados, aquellos que no tienen un familiar con discapacidad física, solo lo creen necesario.

Tanto aquellos con familiares con discapacidad física como los que no, coinciden en que muchas veces en Aínsa los vehículos dificultan el tránsito con los peatones. Esto lo declaran un 65% y un 64% de estos encuestados.

Más de la mitad de los encuestados con familiares dependientes creen que las aceras y bordillos de Aínsa están en mal estado, en cambio, esto solo lo creen un 30% de aquellos que no sienten tan de cerca los problemas de la dependencia física.

La Administración debe de oír los problemas de sus ciudadanos, pero no solo de estos. Aínsa fue declarado uno de los pueblos más bonitos en España, su sector productivo que mayor ganancias y puestos de trabajo aporta es el sector servicios, si se quiere seguir trabajando en esta vía hay que escuchar también a los turistas.

Llama la atención que sean aquellos que no residen en Aínsa los que piensen que debería dedicarse más dinero a suprimir barreras físicas. Los residentes lo valoran en tan solo un 55% mientras que los que visitan el pueblo lo hacen en cerca del 70%.

Tanto los residentes como los turistas creen en su mayoría que las aceras en Aínsa están regular en relación a la movilidad. Actualmente los residentes lo valoran en un 65% y solo un 34% lo valoran como mal preparadas, esto no pasaba así cuando se pasó por primera vez la encuesta, la mitad de los encuestados entonces valoran que las aceras estaban mal preparadas y un 42% que lo estaban de una forma regular. Se palpa que se ha trabajado para solucionar este problema pero no lo suficiente por los datos que arroja la encuesta.

Solo el 32% de los turistas cree que los establecimientos como los supermercados están mal preparados frente a más de la mitad de los residentes. Los datos tanto actuales como retrospectivos no varían mucho un 57% lo creían y la mitad lo creen ahora. Se debería dar un toque de atención por parte de la Administración a aquellos establecimientos privados que no cumplan la normativa de accesibilidad.

Los residentes y turistas tienen el mismo punto de vista en relación a problemas de circulación y faltas relacionadas con la movilidad y el código de circulación. Más de un 60% de cada uno de ambos grupos creen que muchas veces los coches en Aínsa molestan en la trayectoria.

La mitad de los encuestados residentes en Aínsa han sufrido los problemas de accesibilidad al casco antiguo pero esto solo lo declaran uno de cada cuatro de los turistas. Si no hay una buena accesibilidad a la zona más turística, como es el casco

antiguo de Aínsa, no va a haber turistas. El problema de la mala accesibilidad lo sufren aquellos que viven allí.

En los encuestados en la primera fase de recogida de datos se constató la poca participación ciudadana, solo un 37% se pondría en contacto siempre con el Ayuntamiento por problemas de accesibilidad pero a día de hoy solo un 1% lo haría; este dato alarma más cuando se compara con que el 23% de los turistas que no tendría problema en sugerir quejas al Ayuntamiento en materia de movilidad. Hay que reflexionar sobre por qué los ciudadanos de Aínsa tienen tan poca motivación para transmitir sus problemas al Ayuntamiento y más viendo que los datos han empeorado considerablemente en estos últimos años.

Lo que falta mucho por hacer en Aínsa para hacerlo un municipio accesible para todos y todas está claro, el 82% de los turistas y el 93% de los residentes así lo valoran. Resultados tan clarificadores no dejan lugar a dudas, la Administración, colectivos sociales y empresas se deben de poner manos a la obra para solucionar este problema tan palpable para residentes y para aquellos que visitan el pueblo.

#### **4.4.3. Análisis de las preguntas abiertas**

Plantear un problema sin dar una solución no es lo mejor que se puede esperar de una investigación, por eso, y agrupadas por bloques todas las respuestas dadas por parte de los encuestados a la pregunta abierta ¿qué propuestas de mejora haría? Se intenta dar una respuesta resolutive a lo que los ciudadanos y turistas de Aínsa piensan que sería lo más conveniente para hacer del municipio un entorno accesible para todos y todas.

#### **A) Bloque 1: Acceso y libertad de movimiento en establecimientos privados: tiendas, hoteles, restaurantes, bares...**

##### **RESIDENTES**

- Pasillos más anchos (5 personas encuestadas).
- Mejorar acceso a las tiendas, establecimientos y hoteles (8 personas encuestadas).
- Baños acondicionados (1 persona encuestada).

## **TURISTAS**

- Accesibilidad en las tiendas (2 personas encuestadas).

Debido a que Aínsa es uno de los pueblos más turísticos de la provincia de Huesca, también es muy importante que se tengan en cuenta los establecimientos privados. En esta parte, serían las empresas privadas las que tendrían que poner solución, ya que en muchas de las tiendas hay escalones para acceder (ver anexo II), lo que impide la entrada a las personas con diversidad funcional y limitaciones en la movilidad; y pese a que la normativa obliga a que haya mínimo un baño adaptado, algunos de ellos se encuentran después de bajar muchas escaleras sin posibilidad de usar un ascensor, lo que impide que puedan usarlos.

La Administración debería facilitar este cambio estructural de las empresas con, por ejemplo, subvenciones y ayudas, publicidad, descargas fiscales.

En otros puntos de España, se está promoviendo una red de comercios accesibles para las personas con diversidad funcional y limitaciones en la movilidad, que son los comercios “amables”, en el que pueden formar parte todos aquellos establecimientos que no tengan ninguna barrera para la movilidad para aquellos clientes que tengan discapacidad física.

Todos ellos poseerán un sello distintivo y figurarán en un listado que podrá consultarse mediante una APP denominada Accessibility de FAMMA.

Esto potencia y sensibiliza a los dueños de los negocios a realizar las obras necesarias para adaptarlos, y además es una forma de publicidad.

### **B) Bloque 2: Transporte adaptado para las personas con discapacidad física y comportamiento de los conductores.**

#### **RESIDENTES**

- Transporte adaptado (22 personas encuestadas).
- Todos respeten las señales de tráfico/ sensibilizar a la población (7 personas encuestadas).



- Más plazas de parking para personas con diversidad funcional (3 personas encuestadas).
- Multar (7 personas encuestadas).

### **TURISTAS**

- Proporcionar transporte adaptado bien del Ayuntamiento o de la Comarca para facilitar la movilidad de este colectivo y su calidad de vida y la de sus familias (1 persona encuestada).
- Sobre todo lo del taxi adaptado hay gente con problemas que en familia nadie conduce y necesita desplazarse (2 personas encuestadas).

Respecto a poner un transporte adaptado, como puede observarse, muchos de los encuestados transmiten la necesidad de que exista uno, debido a que no existe transporte adaptado público en toda la Comarca y es imprescindible cubrir las necesidades de movilidad de personas mayores o con diversidad funcional, sin autonomía suficiente para desplazarse.

Desde la Administración Local y Comarcal se podrían facilitar los trámites y plantear ayudas para la implantación de este servicio, ya que desde el punto de vista de la política social es una buena estrategia para disminuir el riesgo de despoblación. Asimismo hay que tener en cuenta, la existencia de muchas personas con diversidad funcional y limitaciones en la movilidad que no pueden contar siempre con sus familiares o amigos para sus desplazamientos.

En el Decreto 135/2018, de 24 de julio, del Gobierno de Aragón, en su art. 4 referido a las plazas de aparcamiento, reservadas para personas titulares de la tarjeta de estacionamiento se expresa lo siguiente: “De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, los principales centros de actividad de los núcleos urbanos deberán disponer de un mínimo de una plaza de aparcamiento reservada y diseñada para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento por cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo. Estas plazas deberán cumplir las condiciones reglamentariamente previstas”.

En el caso concreto de Aínsa se ha podido observar directamente, que desde este Decreto se está cumpliendo la normativa, tanto en el parking que hay en el Castillo de Aínsa para acceder al Casco Antiguo, como aquellos que se encuentran en el cruce de Aínsa poseen las plazas que marca la Ley. Sin embargo, conviene señalar que el problema más de que si existen o no, es el hecho de que ciertas personas sin que puedan acreditar la tarjeta de estacionamientos utilizan estas plazas de aparcamiento por el hecho de que se encuentran más cercanas a los sitios de interés. Por eso, tal y como dicen algunos residentes, se debería ser más duros con estas personas y ponerles sanciones (ver anexo III).

### **C) Bloque 3: Mejorar la accesibilidad de Aínsa y ocio de las personas con discapacidad física.**

#### **RESIDENTES**

- Ascensor, escaleras o rampas mecánicas para acceder al casco antiguo (6 personas encuestadas).
- Mejorar acceso casco antiguo (7 personas encuestadas).
- Acondicionar esolleras/ paseos (2 personas encuestadas).
- Hacer actividades para personas con discapacidad (1 persona encuestada).
- Accesibilidad general (13 personas encuestadas).

#### **TURISTAS**

- Adecuación del pavimento en la zona alta del municipio por un suelo menos empedrado para facilitar el paso con carros y sillas de ruedas (3 personas encuestadas).
- Realizar más actos en zonas más accesibles hacia esas personas con movilidad reducida, e intentar hacer más accesible la zona histórica del casco antiguo, tanto para subir cómo para pasear por sus calles ya que el empedrado resulta muy dificultoso, para sillas de ruedas, sería interesante hacer un camino liso desde el castillo hasta la plaza y que puedas dar la vuelta por todo el conjunto histórico, siguiendo el camino por ambas calles, y realizar una entrada por la puerta grande de la iglesia adaptada ya que suele estar cerrada (1 persona encuestada).

- Realizar más actos en la zona de abajo, para poder acceder todas las personas que quieran (1 persona encuestada).
- Mejorar el acceso al casco antiguo (4 personas encuestadas).
- Poner ascensor para acceder al casco antiguo (1 persona encuestada).
- Mejorar la accesibilidad en todo el pueblo (1 persona encuestada).

Uno de los grandes problemas que presenta Aínsa es el acceso al casco antiguo (ver anexo IV), que es la parte más turística de la población. Se encuentra en la parte superior, a la cual se puede acceder por carretera, por unas escaleras antiguas o actualmente, desde hace unos meses, se han realizado en algunos tramos caminos con rampas pero muy pendientes. Por ello, aún no es suficiente para que puedan acceder todas las personas, por lo que sería interesante buscar algún tipo de solución, entre las dadas por los residentes la mayoría dicen que a través de un ascensor: concretamente, en uno de los programas electorales de las elecciones municipales de 2019 de Aínsa daban esta solución.

También una vez en el casco antiguo, podemos apreciar que su empedrado dificulta mucho la movilidad, por lo que se deberían pensar alternativas para poder desplazarse. Alguna solución concreta pasa por adecuar el pavimento por otro más liso en pequeños trozos sin perjudicar el patrimonio.

Las escolleras deberían cuidarse más, tanto por parte del Ayuntamiento como por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

Una de las propuestas de mejora serían los itinerarios accesibles (ver anexo V), que tienen como objetivo posibilitar que todas las personas, tengan la diversidad funcional que sea, puedan acceder y usar de forma no discriminatoria, independiente y segura todos los espacios conectados por dicho itinerario. El cual podría localizarse tanto en exteriores como en el interior de ciertas edificaciones. Estos itinerarios deberán de tener la suficiente anchura para que se le permita la circulación a los usuarios que van en sillas de ruedas o quienes llevan un carrito de bebé, por lo que todos ellos cumplirán con las medidas establecidas en la legislación. Además en el caso de su existencia, se pondrá una señal para que los afectados puedan reconocer rápidamente estos itinerarios.

#### **D) Bloque 4: Suprimir las barreras arquitectónicas.**

##### **RESIDENTES**

- Poner más aceras (2 personas encuestadas).
- Aceras/rampas adaptarlas (19 personas encuestadas).
- Suprimir barreras arquitectónicas (10 personas encuestadas).

##### **TURISTAS**

- Rampas más seguras, están muy inclinadas (2 personas encuestadas).
- Las aceras de la parte del comercio sin nada de mesas, sillas, cajas de frutas, de productos de venta para los turistas que ocupan media acera y las aceras más bajas (1 persona encuestada).
- Suprimir todo tipo de escalones y aceras más anchas (1 persona encuestada).

En este punto, hay que concluir que se ha avanzado desde 2016, se ha podido observar cómo se han suprimido bastantes escalones y se han realizado rampas (ver anexo VI). Aunque todavía quedan muchas por realizarse, al igual que en otros casos, algunas son competencia del Ayuntamiento y otras de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Se observa asimismo, que debería existir más comunicación entre Administraciones para evitar estos problemas. También hay que tener en cuenta que debido a la lluvia, al clima u otras circunstancias meteorológicas, se producen deterioros, por lo que debe existir cierto mantenimiento (ver anexo VII).

#### **E) Bloque 5: Comunicación con las familias y la Administración Local.**

##### **RESIDENTES**

- Apoyo a las familias (5 personas encuestadas).
- Crear una plataforma ciudadana de comunicación con el Ayuntamiento en temas de movilidad (1 persona encuestada).

##### **TURISTAS**

- Sobre todo concienciar al Ayuntamiento para establecer mecanismos eficaces para que los coches no aparcaran junto a las rampas (1 persona encuestada).

- Hacer ver a la población mediante actividades como se sienten los discapacitados en su día a día; hacer rampas en todas las aceras de la localidad (1 persona encuestada).
- Participación ciudadana en el ámbito de la movilidad y accesibilidad municipal (1 persona encuestada).
- Toda la comarca debe organizarse para lograr la accesibilidad en nuestros pueblos (1 persona encuestada).

Este bloque, aunque es uno de los menos comentados en las encuestas, creo que es muy importante. Desde el Ayuntamiento, deberían potenciar la comunicación con sus residentes mediante diversas y diferentes vías. Actualmente, existe un nuevo término denominado “Open Government” o “Gobierno Abierto”, que es una nueva forma de comunicación transparente y permanente entre la Administración y los ciudadanos de forma bidireccional, a través de la cual se consigue su participación efectiva en los procesos de decisión, colaboración y control de la Administración.

El medio más utilizado para conseguirlo son las nuevas tecnologías a través de internet aunque de diferentes maneras.

Algunas de las vías de comunicación existentes son las siguientes:

- Red social Facebook en el que se denomina: Aínsa Sobrarbe Ayuntamiento.
- Correo electrónico: [ayuntamiento@ainsa-sobrarbe.es](mailto:ayuntamiento@ainsa-sobrarbe.es)
- Vía telefónica y fax: 974500002-974500955.
- Página Web: [www.ainsa-sobrarbe.es](http://www.ainsa-sobrarbe.es) desde el apartado Ayuntamiento se puede encontrar un formulario de contacto en el que debe rellenar: Nombre, Apellidos, Teléfono, E-mail y comentarios.
- Presencialmente en el Ayuntamiento en la Plaza Mayor número 1, 22330 Aínsa (Huesca).

Aunque existen otros tipos de mecanismos y medidas que se deberían llevar a cabo para que realmente sea participativa y transparente.

- Realizar la página web de una manera más social, posibilitando a que los usuarios puedan calificar los contenidos publicados por la Administración

Local, además de que se les deje comentar todas las publicaciones. Asimismo, realizar pequeñas encuestas sobre asuntos que les afecten a todos los residentes e incluso poner un chat directo para poder hablar con el Alcalde.

- Participación en las redes sociales, a través de la creación de blogs, tener una cuenta en Twitter que su utilidad sería la de publicar anuncios cortos desde el Ayuntamiento en tiempo real, además es una plataforma de comunicación directa si estas registrado; así como otras redes sociales como son Instagram y Telegram.

Otra posibilidad sería crear un canal de YouTube, por una parte; para poner a disposición de los ciudadanos material audiovisual, por otra parte; para ofrecer información turística de la villa y mostrar eventos que se hayan realizado en el Ayuntamiento.

También existen numerosas APP gratuitas como es Bandomovil que permite a los habitantes estar informados las 24 horas de aquello que el Ayuntamiento considere necesario, como pueden ser bandos, noticias, avisos...

- Escucha activa en redes sociales, es decir, que la comunicación sea bidireccional no únicamente del Ayuntamiento a los residentes. Por lo que el Ayuntamiento tendrá que dar respuesta a sus sugerencias, quejas, inquietudes y opiniones en estas redes sociales, y todo ello usarlo de beneficio para los propios servicios que se llevan a cabo en la población.
- Plataformas de participación y colaboración ciudadana, que permitan cooperar a los ciudadanos en los asuntos municipales, ya que través de estas plataformas pueden publicar en internet propuestas del Ayuntamiento. Además estas pueden ser debatidas y votadas por los habitantes e incluso que los propios residentes puedan elaborar sus propuestas y sean valoradas por el resto de sus vecinos y posteriormente, sean incorporadas en las políticas municipales y sean debatidas en los plenos.

Una concreta para quejarse del mal estado de las calles es ArreglaMiCalle, que permite comunicar incidencias y modificar el estado de las mismas, además de especificar en un mapa la ubicación exacta en la que se encuentra

el problema. Por otro lado, los Ayuntamientos cada semana recibirán todas aquellas incidencias pudiendo responder desde la misma plataforma a sus ciudadanos.

Total de residentes que han contestado a esta pregunta:  $45+26=71/113$

Total de turistas que han contestado esta pregunta:  $17/52$

También en la encuesta se dejó una pregunta por si querían añadir algo más, en la que se le proponía contar sus experiencias con el Ayuntamiento de Aínsa en el momento de poner una queja o sugerencia.

A pesar de la baja participación de los encuestados en este apartado, destaca que aquellos que lo han hecho, lo han usado como un canal de enfado y queja más que de propuestas de mejora y sugerencias. Estas quejas van enfocadas a un mismo punto, la baja respuesta que tiene el Ayuntamiento de Aínsa a las demandas, por escrito y verbales, que le han planteado residentes y turistas en cuanto a la accesibilidad y movilidad en el municipio.

No tendría que tener cabida la existencia de vías de comunicación directas y accesibles si esta comunicación no es bidireccional y se queda en un mero buzón de quejas y sugerencias que no tienen respuesta. La Administración debe estar al servicio del ciudadano y ser una herramienta útil para la vida del mismo.

Se está aumentando el comportamiento transparente desde las Administraciones Públicas teniendo como paradigma, incluido en el marco actual, de innovación socio-institucional. Este modelo de administración valora muy positivamente el aprendizaje social e individual para la mejora de la política y el espacio público. Un modelo que genera un cambio positivo desde la perspectiva del empoderamiento individual y social para el cambio, el uso de comunicaciones actualizadas y en streaming potenciando un feedback administración-ciudadano participativo, el humanismo organizacional con una participación ciudadana colaborativa y el uso de medios accesibles de escucha y solución por parte de la Administración.

El hándicap aparece cuando el ciudadano no conoce, reconoce, usa y disfruta de este modelo; bien porque lo desconoce y no sabe su utilidad para la vida política diaria de su

entorno o bien porque este modelo, en según qué casos, es visto con rechazo desde la política institucional.

Habría que valorar la comunicación con la Administración como la herramienta principal para la resolución de problemas locales e inclusión a mayor nivel administrativo. Pero la solución no siempre es fácil. A destacar en los datos de esta investigación son los malos resultados en la comunicación con la Administración el género, la mujer sigue teniendo, y más en el medio rural, un papel de ciudadano de segunda; no existe un empoderamiento femenino como lo tienen sus compañeros del sexo masculino. Ellos tienen más fluidez de comunicación que ellas por lo que si desde un prisma teórico se pretende alcanzar un modelo de innovación socio-institucional en la Administración Pública, antes habría que conocer cuáles son los motivos por los que sigue existiendo esa brecha de género en las políticas sociales de nuestro entorno.

## **5. CONCLUSIONES**

Se ha llevado a cabo este estudio, centrándolo en el análisis de las personas con diversidad funcional por razones de movilidad; debido a que cada vez hay más en España (tanto víctimas de accidente como por enfermedad). En total hay 4,12 millones de personas con discapacidad del total de la población española 46,77 millones lo que supone aproximadamente el 9% de los habitantes.

Siendo la primera causa de discapacidad las deficiencias de articulaciones y huesos las cuales afectan a más de 1,5 millones. (INE, 2008).

Además, las previsiones de futuro, muestran un incremento en el número de discapacitados fruto del envejecimiento de la población, los accidentes de tráfico o los accidentes laborales, que van aumentando cada año.

Finalmente decir que se ha centrado la investigación en Aínsa ya que soy residente de esa localidad y, por tanto, se ha llevado a cabo una observación directa de las dificultades a las que se tiene que enfrentar cotidianamente este colectivo, en forma de barreras arquitectónicas y deficiencias que se encuentran sobre todo en la vía pública.



Tras efectuar la investigación y analizar los resultados se han llegado a las siguientes conclusiones:

- La percepción de los residentes en la villa de Aínsa en cuanto a las barreras físicas ha variado positivamente, en aquellas que dependen de la Administración Local o Confederación Hidrográfica del Ebro; como es el caso de las aceras, rampas y bordillos. Aunque en aquellas que se encuentran en espacios privados, no se han detectado mejorías en estos años, ya que siguen existiendo muchos impedimentos en el acceso a establecimientos como son tiendas, peluquerías, hoteles, restaurantes...
- Junto al envejecimiento poblacional y el aumento de la esperanza de vida, se constata un aumento de personas dependientes en el entorno familiar y social de los/las residentes en la villa de Aínsa como en la de los/las visitantes.
- Los Ainsetanos y Ainsetanas como los/las visitantes de esta localidad tienen una mayor concienciación en materia de dependencia y la dificultad que encierran las barreras físicas para estos con problemas de movilidad pero habría que resaltar el incivismo en materia de movilidad que se sigue palpando en Aínsa.
- Es sabido que un principio básico democrático, incluso recogido en la Constitución Española en el Título I Capítulo segundo, artículo 23, es la comunicación activa de la sociedad para con la Administración Pública pero sigue detectándose una barrera comunicativa y participativa de los ciudadanos en la vida política y social.

## **6. BIBLIOGRAFÍA**

### **Normativa:**

Constitución Española (1978).

España. Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos (LISMI).

España. Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación (LOE).

España. Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad (LIONDAU).

España. Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.

España. Ley 49/2007, de 26 de diciembre, por la que se establece el régimen de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

España. Ley 56/2007, de 28 de diciembre, de medidas de impulso de la sociedad de la información.

España. Ley 27/2007, de 23 de octubre, por la que se reconocen las lenguas de signos españolas y se regulan los medios de apoyo a la comunicación para las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordo-ciegas.

España. Real Decreto 1414/2006, de 1 de diciembre, por el que se determina la consideración de persona con discapacidad a los efectos de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad.

España. Real Decreto 1417/2006, de 1 de diciembre, por el que se establece el sistema arbitral para la resolución de quejas y reclamaciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad por razón de discapacidad.

España. Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.

España. Real Decreto 1494/2007, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

España. Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

España. Real Decreto 1855/2009, de 4 de diciembre, por el que se regula el Consejo Nacional de Discapacidad.

España. Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación (CTE), de 17 de marzo de 2006, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

Aragón. Ley 3/1997, de 7 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación.

Aragón. Decreto 19/1999, de 9 de febrero, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación, modificado por Decreto 108/2000, de 29 de mayo.

Aragón. Ley 5/2019, de 21 de marzo, de derechos y garantías de las personas con discapacidad en Aragón.

### **Libros, revistas digitales y otras publicaciones:**

ABC (2013). “Se buscan tiendas << amables>> con los discapacitados”. ABC, 19 octubre. Disponible en: [www.abc.es/local-madrid/20131019/abci-comercios-discapacitados-accesibilidad-201310181905.html](http://www.abc.es/local-madrid/20131019/abci-comercios-discapacitados-accesibilidad-201310181905.html) [Consultado 15-06-2019]

ALONSO LÓPEZ, F. (2002). Libro verde de la accesibilidad en España: diagnóstico de situación y bases para elaborar un plan integral de supresión de barreras. IMSERSO, Madrid.

Arregla mi calle (2016). Arregla mi calle. Disponible en: [www.arreglamicalle.com](http://www.arreglamicalle.com) [Consultado 15-06-2019]

BENITO FERNÁNDEZ, J., GARCÍA MILÁ, J., JUNCÀ UBIERNA, J.A., ROJAS TORRALBA, C., Y SANTOS GUERRAS, J.J. (2002). Manual para un entorno accesible. Real Patronato sobre Discapacidad, con la colaboración de la Fundación ACS, Madrid.

Cocemfe (2004). Observatorio de la Accesibilidad. Disponible en: <https://www.observatoriodelaaccesibilidad.es/accesibilidad/> [Consultado 17-11-2016]

COMISIÓN INFORMATIVA DE DESARROLLO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. (2016): Acta de la Comisión Informativa de Desarrollo y Ordenación del Territorio. Comarca del Sobrarbe, Boltaña.

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. (2010). Open Government. 10 ideas para hacer tu Ayuntamiento abierto. Junta de Castilla y León, Valladolid.

DIRECCIÓN DE ACCESIBILIDAD DE LA FUNDACIÓN ONCE. (2011). Observatorio de la accesibilidad universal en los municipios de España 2011. Fundación ONCE, Madrid.

ELKOUSS LUSKI, E. (2006). La accesibilidad: Hacia la plena integración social del discapacitado en el entorno urbano natural. Instituto Juan de Herrera, Madrid.

Fernando Pastrano, F. (2018). “Aínsa, uno de los pueblos medievales más bonitos de España”. ABC España, 12 de noviembre. Disponible en: [https://www.abc.es/viajar/destinos/espana/abci-ainsa-pueblos-medievales-mas-bonitos-espana-201811081123\\_noticia.html](https://www.abc.es/viajar/destinos/espana/abci-ainsa-pueblos-medievales-mas-bonitos-espana-201811081123_noticia.html) [Consultado 17-05-2019]

FERREIRA, M. (2010): “De la minusvalía a la diversidad funcional: un nuevo marco teórico-metodológico”. Política y Sociedad, Vol. 47, N°1, páginas 45-65.

HUERTAS MARCHAL, A. (2009): Manual especializado de turismo accesible. FEJIDIF, Jaén.

HUETE GARCÍA, A. (2008): Necesidades en el medio urbano de las personas con gran discapacidad física y sus familias. PREDIF, Madrid.

Instituto Nacional de Estadística (2018). Instituto Nacional de Estadística. Disponible en: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2875> [Consultado 12-11-2018]

- Lemur ideas S.L. (2014). Bandomovil. Disponible en: [www.bandomovil.com](http://www.bandomovil.com)  
[Consultado 15-06-2019]
- LO FRUSCIO VELÁSTEGUI, M.P. (2011). Estudio de turismo accesible: para discapacitados motrices en la ciudad de Cuenca. Tesis. Universidad de Cuenca.
- MINISTERIO DE SANIDAD, CONSUMO Y BIENESTAR SOCIAL. (2017). Estudio de accesibilidad universal en espacios públicos urbanizados y en la edificación en España. Real Patronato sobre Discapacidad, Madrid.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (2015). Manual sobre Turismo Accesible para Todos: Principios, herramientas y buenas prácticas – Módulo II: Cadena de accesibilidad y recomendaciones. OMT, Madrid.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. (2015): Manual sobre Turismo Accesible para Todos: Principios, herramientas y buenas prácticas – Módulo II: Cadena de accesibilidad y recomendaciones. OMT, Madrid.
- PALACIOS, A. R. (2006). El modelo de la diversidad. La bioética y los derechos humanos como herramienta para alcanzar la plena dignidad en la diversidad funcional. Diversitas, Madrid.
- PILGRIM, D. (2002): “The biopsychosocial model in Anglo-American psychiatry: Past, present and future?” Journal of Mental Health, Vol. 11, N°6, páginas 585-594.
- PREDIF. (2013). Turismo para todos Guía de buenas prácticas de Accesibilidad para los establecimientos turísticos de la Comunitat Valenciana. Conselleria d’Economia, Indústria, Turisme i Ocupació, Valencia.
- RED2 CONSULTORES. (2009). La movilidad geográfica de las personas con discapacidad y la accesibilidad de las rutas de trabajo. Programa Operativo de Lucha contra la Discriminación 2007-2013. Fundación ONCE, Madrid.
- RODRÍGUEZ-PORRERO, C., y GIL GONZÁLEZ, S. (2014). Ciudades amigables con la edad, accesibles e inteligentes. IMSERSO, Madrid.
- ROMAÑACH, J. L. (2005). Diversidad funcional, nuevo término para la lucha por la dignidad en la diversidad del ser humano. Foro de Vida Independiente. Disponible en:

[http://www.minusval2000.com/relaciones/vidaIndependiente/pdf/diversidad\\_funcional.pdf](http://www.minusval2000.com/relaciones/vidaIndependiente/pdf/diversidad_funcional.pdf) [Consultado 2-10-2019].

SANAGUSTÍN-FONS, M.V. y BRUNET ICART, I. (2017). “Modelo de innovación socio-institucional en la Administración Pública”. Revista internacional de Organizaciones, N° 19, páginas 93-116.

TOBOSO, M. G. (2010): “Cuerpos, capacidades, exigencias funcionales... y otros lechos de Procusto”. Política y Sociedad, Vol. 47, N°1, páginas 67-83.

Torres Almunia, P. (2018). “Aínsa-Sobrarbe recibe el galardón como ganadora de la Capital del Turismo Rural 2018”. Alto Aragón, 30 de septiembre. Disponible en: <http://www.rondahuesca.es/2018/09/30/ainsa-sobrarbe-recibe-el-galardon-como-ganadora-de-la-capital-del-turismo-rural-2018/> [Consultado 15-05-2019]

## ANEXO I ENCUESTA

# ENCUESTA DIRIGIDA A LOS TURISTAS Y RESIDENTES DE AÍNSA - SOBRARBE

Soy estudiante del Grado en Gestión y Administración Pública de la Universidad de Zaragoza. Estoy realizando una investigación sobre la accesibilidad y la supresión de las barreras arquitectónicas en Aínsa- Sobrarbe. Le solicito que pueda contestar esta encuesta que es totalmente anónima y no le llevará más de unos pocos minutos. La información será utilizada exclusivamente con fines académicos. Muchas gracias por su colaboración.

**\*Obligatorio**

**1.- ¿Conoce a alguien con discapacidad física (obligado/a a moverse con silla de ruedas, muletas, etc.)? \* Marca solo un óvalo.**

- SÍ  
 NO

**(Si la respuesta es SÍ, pase a la pregunta 2, en cambio, si la respuesta es NO pase a la pregunta 3)**

**2.- ¿Tiene a alguien en su familia con discapacidad física? Marca solo un óvalo.**

- SÍ  
 NO

**3.- ¿Se ha planteado en alguna ocasión qué es la accesibilidad y lo que implica la supresión de barreras arquitectónicas? \* Marca solo un óvalo.**

- SÍ  
 NO

4.- ¿Cree que es importante que haya una buena accesibilidad para los discapacitados físicos? \* Marca solo un óvalo.

- Sí  
 NO

5.- Exprese su grado de acuerdo o desacuerdo con la siguiente afirmación:

**Debería dedicarse más dinero a suprimir las barreras físicas que dificultan la vida de las personas con discapacidad.** \* Marca solo un óvalo.

- Muy de acuerdo  
 Bastante de acuerdo  
 Bastante en desacuerdo  
 Muy en desacuerdo  
 NS/NC

6.- En Aínsa, las rampas y bordillos que facilitan el acceso a las aceras con sillas de ruedas están por lo general... \* Marca solo un óvalo.

- Bien preparadas  
 Regular  
 Mal preparadas  
 NS/NC

7.- En Aínsa, las tiendas, mercados y/o supermercados con rampas y accesos están por lo general... \* Marca solo un óvalo.

- Mal preparados  
 Regular  
 Bien preparados  
 NS/NC

8.- ¿Ha podido observar en Aínsa coches que le molesten en su trayectoria? (Coches encima de las aceras, mal aparcados...) \* Marca solo un óvalo.

- Nunca  
 Pocas veces  
 Muchas veces  
 Siempre



**9.- Debido a que la mayoría de actividades de ocio se realizan en el casco antiguo de Aínsa, ¿Piensa que es necesario que exista en el pueblo un taxi adaptado? \***

*Marca solo un óvalo.*

- Muy necesario
- Necesario
- Poco necesario
- NS/NC

**10. - ¿Crees que es posible acceder con facilidad a la zona histórica con más afluencia de turismo tanto para personas en sillas de ruedas como para gente con movilidad reducida? \* Marca solo un óvalo.**

- Sí
- Sí, está todo perfectamente adaptado para que puedan desplazarse.
- NO
- NO, y he visto o he sufrido por mí mismo/a problemas de accesibilidad.

**11.- Si detecta deficiencias o carencias respecto a la accesibilidad, ¿lo comunicaría al Ayuntamiento? \* Marca solo un óvalo.**

- Siempre
- Casi siempre
- Alguna vez
- Nunca

**12.- ¿Considera que Aínsa es un lugar totalmente accesible en el que ninguna persona con discapacidad física puede tener problemas a la hora de desplazarse? \***

*Marca solo un óvalo.*

- Todo está totalmente accesible
- Falta mucho por mejorar
- Falta poco por mejorar
- NS/NC

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE AÍNSA-SOBRARBE.  
PERSPECTIVA SOCIAL Y DE COMUNICACIÓN CON LA ADMINISTRACIÓN LOCAL.

**13.- Edad:** \* *Marca solo un óvalo.*

- Menor de 18 años
- Entre 18-35 años
- Entre 36-65 años
- Mayor de 65 años

**14.- Sexo:** \*

*Marca solo un óvalo.*

- Mujer
- Hombre

**15.- Nivel de estudios:** \* *Marca solo un óvalo.*

- Sin estudios/ Estudios primarios
- Estudios secundarios (Bachiller/ Formación profesional)
- Estudios superiores (Universidad/ Máster/Doctorado)

**16.- Lugar en el que reside:** \*

---

**17.- ¿Qué propuestas de mejora haría?**

---

---

---

---

---

**18.- Si quiere añadir algo más, hágalo aquí (experiencias con el Ayuntamiento de Aínsa si ha puesto alguna queja o sugerencia)**

---

---

---

---

---

## ANEXO II: ACCESO A ESTABLECIMIENTOS PRIVADOS

Figura 1: Entrada de una tienda de ropa.



Figura 2: Escalón para acceder a una zapatería.



Figura 3: Acceso a una peluquería.



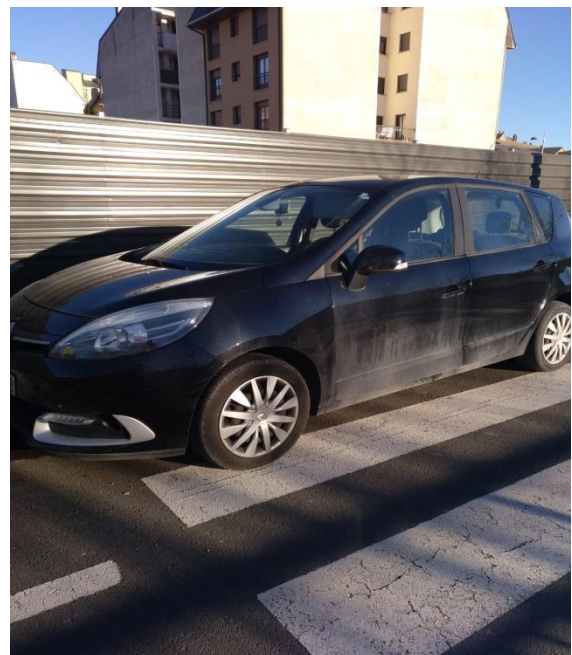


### ANEXO III COCHES OBSTRUYENDO EL LIBRE DESPLAZAMIENTO

Figuras 4 y 5: Coches encima de la acera que impiden el acceso de peatones por las aceras.



Figuras 6 y 7: Coches que obstruyen el paso de peatones.

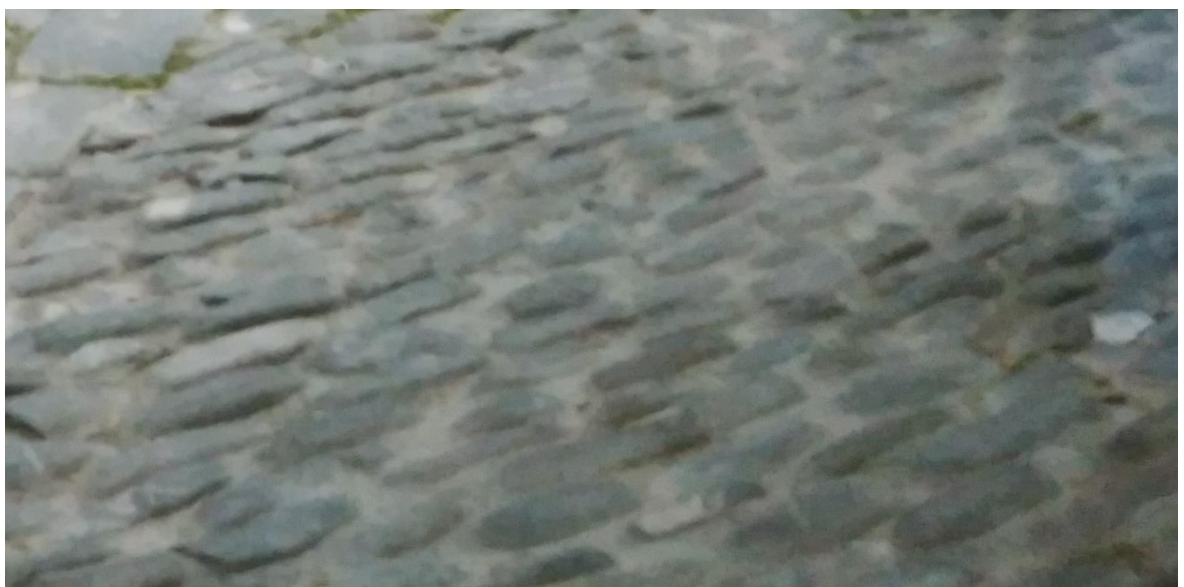


#### ANEXO IV: ACCESO AL CASCO ANTIGUO

Figura 8: Un tramo de las escaleras por las que se puede llegar al casco antiguo.



Figura 9: Empedrado del casco antiguo de Aínsa.





### ANEXO V ITINERARIOS ACCESIBLES

Figura 10: Itinerario accesible en Castellón de la Plana.





## ANEXO VI BARRERAS ARQUITÉCTONICAS

Figura 11 y 12: Es la misma acera pero en 2016 y 2018.

2016:



2018:



### **ANEXO VII DETERIOROS EN EL PAVIMENTO**

Figura 13: Explanada en la que se realiza el mercadillo.

